Deutscher Bundestag **Drucksache 19/11790**

19. Wahlperiode 22.07.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/11326 –

Ausbau der batterieelektrischen Mobilität in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Angesichts sich verschärfender CO2-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene und Bemühungen um eine nachhaltige Reduzierung des CO2-Ausstoßes im Verkehrssektor, steht die Entwicklung und der Ausbau der batterieelektrischen Mobilität im Fokus der Politik und Wirtschaft. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur identifiziert den Elektroantrieb als Schlüssel klimafreundlicher Mobilität und die Nutzung erneuerbarer Energien als wichtigen Baustein in der nachhaltigen Sektorenkopplung von Verkehr und Energie. Deutschland soll Leitmarkt werden und durch die Entwicklung innovativer Technologien und Konzepte auch als Leitanbieter seine Spitzenstellung im Automobilbereich verteidigen. Gleichzeitig hat die Bundesregierung sich mehrere Zielwerte beim Ausbau der Elektromobilität gesetzt. Bis 2020 hat die Bundesregierung etwa das Ziel von einer Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen ausgegeben (www.spiegel.de/auto/aktuell/elektroautos-regierungsberater-kippen-millionen-ziel-a-1228897.html). Anfang 2019 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zusätzlich ein neues Plansoll von zehn Millionen Elektrofahrzeugen bis 2030 gefordert (www.focus.de/auto/elektroauto/klimaschutz-im-verkehr-scheuer-sieht-gewaltige-herausforderung_id_10442221.html).

Um die Elektromobilität in Deutschland zeitnah zu realisieren, haben CDU, CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag eine Verlängerung, Ausweitung und Erhöhung der bestehenden Förderung über das Jahr 2020 hinaus versprochen. Das Interesse betroffener Unternehmen daran ist groß. Insbesondere der Ausbau der benötigten Ladeinfrastruktur ist dabei von enormer Bedeutung für den erfolgreichen, flächendeckenden Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie viele rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotor angetriebene PKW und leichte Nutzfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich im Jahr 2019 in Deutschland zugelassen sein (bitte nach Hersteller und Elektrifizierungsgrad – Hybridelektro-, Plug-in-Hybrid-, reines Batterieelektro-, Range-Extender-Fahrzeug – auflisten)?

Die alternativen Antriebe entwickeln sich positiv. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 wurden 102 995 Hybrid-Pkw (plus 69,1 Prozent gegenüber Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2018), darunter 16 525 Plug-In-Hybride (minus 0,9 Prozent gegenüber Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2018) und 31 059 Elektro-Pkw (plus 80,2 Prozent gegenüber Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2018) neu zugelassen. Die Bundesregierung rechnet mit weiteren positiven Entwicklungen bis zum Jahresende.

2. Wie viele rein batterieelektrisch angetriebene PKW- und leichte Nutzfahrzeugmodelle sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland auf dem Markt käuflich verfügbar (bitte nach Hersteller und Modell auflisten)?

3. Wie viele rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebene PKW- und leichte Nutzfahrzeugmodelle sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland auf dem Markt käuflich verfügbar (bitte nach Hersteller, und Modell und Elektrifizierungsgrad (Hybridelektro-, Plug-in-Hybrid-, reines Batterieelektro-, Range-Extender-Fahrzeug) auflisten)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Mit welchen Lieferzeiten sind die genannten rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW- und leichten Nutzfahrzeugmodelle nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland erhältlich?

Die Lieferzeiten von Batterieelektrofahrzeugen und Plug-In-Hybrid-Elektrofahrzeugen liegen, je nach Fahrzeugmodell, derzeit zwischen drei und 14 Monaten.

5. Bei welchen rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW- und leichten Nutzfahrzeugmodellen wird der Kauf aktuell von der Bundesregierung finanziell unterstützt (bitte nach Hersteller, und Modell und Elektrifizierungsgrad – Hybridelektro-, Plug-in-Hybrid-, reines Batterieelektro-, Range-Extender-Fahrzeug – auflisten)?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt mit der Förderrichtlinie Elektromobilität die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur insbesondere in kommunalen Flotten. Förderfähig sind alle am Markt verfügbaren Elektrofahrzeuge sowie Plug-In-Hybridfahrzeuge, die eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 40 km erreichen oder eine Kohlendioxidemission von 50 g pro gefahrenen Kilometer unterschreiten.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit fördert im Rahmen des Förderprogramms Erneuerbar Mobil im Zuge des Sofortprogramms Saubere Luft die Elektrifizierung des urbanen Wirtschaftsverkehrs sowie von Taxis, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeugen. Förderfähig sind alle am

Markt verfügbaren Elektrofahrzeuge sowie Plug-In-Hybridfahrzeuge, wenn diese eine elektrische Mindestreichweite von 40 km aufweisen oder nicht mehr als 50 g CO_2 je gefahrenen Kilometer emittieren.

Im Rahmen des Förderprogramms Elektromobilität (Umweltbonus) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) ist der Erwerb (Kauf oder Leasing) eines neuen, erstmals zugelassenen, elektrisch betriebenen Fahrzeuges gemäß § 2 des Elektromobilitätsgesetzes förderfähig. Das Fahrzeugmodell muss sich auf der Liste der förderfähigen Elektrofahrzeuge befinden: www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html.

6. Plant die Bundesregierung eine Ausweitung, Verlängerung oder Erhöhung der Förderung von batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW- und leichten Nutzfahrzeugmodellen, und wenn ja, wann, und mit wem hat sie in dieser Hinsicht Gespräche geführt, und wie ist der Stand der Verhandlungen?

Ziel der Bundesregierung ist es, in großem Umfang CO_2-arme Pkw auf die Straße zu bringen. Maßnahmen, mit denen dieses Ziel erreicht werden kann, werden derzeit im Kabinettausschuss Klimaschutz, dem sog. Klimakabinett, diskutiert. Die Weiterentwicklung der Förderung der Elektromobilität ist u. a. Gegenstand dieser noch laufenden Beratungen.

Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) wird seit dem 1. Juli 2019 mit identischen Fördersätzen und einer Ergänzung um eine Fördermöglichkeit für den Einbau eines akustischen Warnsystems bis Ende Dezember 2020 fortgeführt.

7. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass ihr Ziel von einer Million batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen in Deutschland im Jahr 2022, insbesondere angesichts der Zulassungszahlen von batterieelektrisch angetriebenen PKW und leichten Nutzfahrzeugen in den letzten Jahren, erreicht wird?

8. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen von Bundesverkehrsminister Scheuer, das bis 2030 zehn Millionen batterieelektrisch angetriebene PKW sowie 500 000 Elektro-Nutzfahrzeuge in Deutschland zugelassen sein sollen?

Die Fragen 8 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Erreichen der Klimaschutzziele ist es erforderlich, dass bei Pkw in erheblichem Umfang elektrische Antriebstechnologien eingesetzt werden. Die Bundesregierung befürwortet vor diesem Hintergrund die Aussage von Bundesminister Andreas Scheuer, dass bis 2030 insgesamt mindestens 7 bis 10 Millionen batterieelektrisch angetriebene Pkw und bis zu 500 000 elektrische Nutzfahrzeuge benötigt werden.

9. Wie will die Bundesregierung ihr Ziel für das Jahr 2020 bzw. das Ziel des Bundesverkehrsministers für 2030 erreichen?

Die Bundesregierung bereitet derzeit die Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 sowie der darin enthaltenen Klimaschutzziele für das Jahr 2030 vor. Die Bundesregierung wird in diesem Jahr auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Erreichung dieser Ziele verabschieden.

10. Wie viele mit Verbrennungsmotor angetriebene PKW und leichte Nutzfahrzeuge müssen nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils bis 2021, 2025 und 2030 durch batterieelektrische PKW und leichte Nutzfahrzeuge ausgetauscht werden, bzw. wie hoch muss der Anteil an batterieelektrischen PKW und leichten Nutzfahrzeugen an der Fahrzeugflotte sein, um die jeweiligen Zielwerte der EU-CO_2-Regulierung zu erfüllen (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen auflisten)?

12. Was für eine Rolle spielen PKW und leichte Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen (außer batterieelektrisch betriebenen) für die Bundesregierung bei der Erfüllung der EU-CO_2-Regulierung?

Die Fragen 10 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Union hat Zielwerte für die CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen und leichter Nutzfahrzeuge für die Jahre 2025 und 2030 festgelegt. Die Regulierung ist technologieoffen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderungen des Volkswagen-Konzerns zur Förderung der Elektromobilität aus dem Strategiepapier „Ansätze und Vorschläge zur besseren Förderung von Elektromobilität in Deutschland“?

Das Positionspapier der Volkswagen AG enthält eine Vielzahl interessanter Vorschläge, die zu beraten und im Einzelnen zu prüfen sind.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der Elektromobilität insgesamt sowie jeweils für rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebene Fahrzeuge (Hybride) auf Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland?

Der Strukturwandel in der Automobilindustrie wird durch technologische Innovationen, Vorschriften zur Reduzierung der CO_2- und Schadstoffemissionen, ein verändertes Nutzungs- und Mobilitätsverhalten der Kundinnen und Kunden und außenwirtschaftliche bzw. handelspolitische Veränderungen vorangetrieben. Jeder dieser Trends führt zu Veränderungen in der Zusammensetzung der automobilen Wertschöpfungskette und zu geänderten Anforderungen an die Zahl und Qualifikation der Beschäftigten in der Automobilindustrie und in anderen hier relevanten Industriezweigen. Selbst innerhalb der einzelnen Trends gibt es eine Vielzahl von Wirkeffekten auf die Beschäftigung.

Der Bundesregierung sind verschiedene Studien bekannt, in denen Beschäftigungseffekte der einzelnen Trends anhand von Szenariobetrachtungen abgeschätzt werden. Die Bundesregierung macht sich die Ergebnisse dieser Studien nicht zu Eigen. Das BMWi hat zudem die Studie „Automobile Wertschöpfung 2030/2050“ in Auftrag gegeben, um die Auswirkungen der oben genannten Trends auf die automobile Wertschöpfung und die Beschäftigten in Deutschland in verschiedenen Szenarien zu betrachten. Das Ergebnis dieser Studie wird Ende 2019 erwartet.

14. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, Stromverteilnetze auf veränderte Belastungen und punktuelle Lastspitzen, insbesondere durch die wachsende Nutzung privater Ladestationen, vorzubereiten, und wenn ja, durch welche Maßnahmen, bis wann und mit welchen Kosten will die Bundesregierung dies tun (bitte nach einzelnen Maßnahmen auflisten)?

Mit dem Hochlauf der Elektromobilität müssen eine Vielzahl von Ladeeinrichtungen an die Verteilernetze angeschlossen werden. Diese Entwicklung ist im größeren Zusammenhang einer fortschreitenden Dezentralisierung des Energieversorgungssystems zu sehen und betrifft auf Lastseite neben Ladeeinrichtungen auch weitere flexible Verbrauchseinrichtungen (z. B. Wärmepumpen und Speicher). Solche flexiblen Verbrauchseinrichtungen können durch eine gleichzeitige Nutzung vieler Einrichtungen zu Belastungen für die Verteilernetze führen. Netzbetreiber rechnen laut jüngerer Studien mit einem Netzausbaubedarf ab einem Anteil der Elektromobilität von 10 bis 15 Prozent, laut mancher Aussage ab 20 Prozent des Bestandes (20 Prozent im Bestand würde mehr als zehn Millionen E-Fahrzeugen entsprechen).

Um den hierdurch bedingten Netzausbaubedarf in einem volkswirtschaftlich vertretbaren Rahmen zu halten und ausreichend Zeit für dessen operative Umsetzung zu gewinnen, müssen die bestehenden Netze besser ausgelastet und gesteuert werden können. Verschiedene Studien deuten auf ein erhebliches Vermeidungspotential bzgl. des Netzausbaus durch ein netzdienliches Lastmanagement hin. In Kombination mit Speichersystemen kann sich die Belastung des Stromnetzes im Vergleich zu heute laut der Studien sogar senken lassen. Ob und in welchem Umfang ein Netzausbau oder netzorientiertes Flexibilitätsmanagement volkswirtschaftlich sinnvoll und praktisch realisierbar ist, hängt von der konkreten Situation in den einzelnen Verteilernetzen ab.

Die technischen Voraussetzungen für solche intelligenten Stromnetze werden durch die Einführung intelligenter Messsysteme gemäß dem Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende (GDEW) geschaffen. Die entsprechenden technischen Standards werden gemäß der vom BMWi und dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik vorgelegten Roadmap „Standardisierungsstrategie für die sektorübergreifende Digitalisierung der Energiewende“ weiterentwickelt. Zugleich erarbeitet das BMWi derzeit Eckpunkte zu der notwendigen Rechtssetzung für ein netzdienliches Lastmanagement in den Verteilernetzen. Ausgangspunkt ist die Vorschrift des § 14a EnWG. Die Veröffentlichung der Eckpunkte ist im Sommer 2019 geplant. Anschließend wird in einem strukturierten Diskussionsprozess mit den betroffenen Kreisen ein Regelungsentwurf erarbeitet.

15. Bis wann und wie will die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD versprochene Anpassung des Mietrechts in Bezug auf die Vorbereitung und Durchführung baulicher Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität durch Wohnungseigentümer durchführen?

Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in diesem Jahr einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333